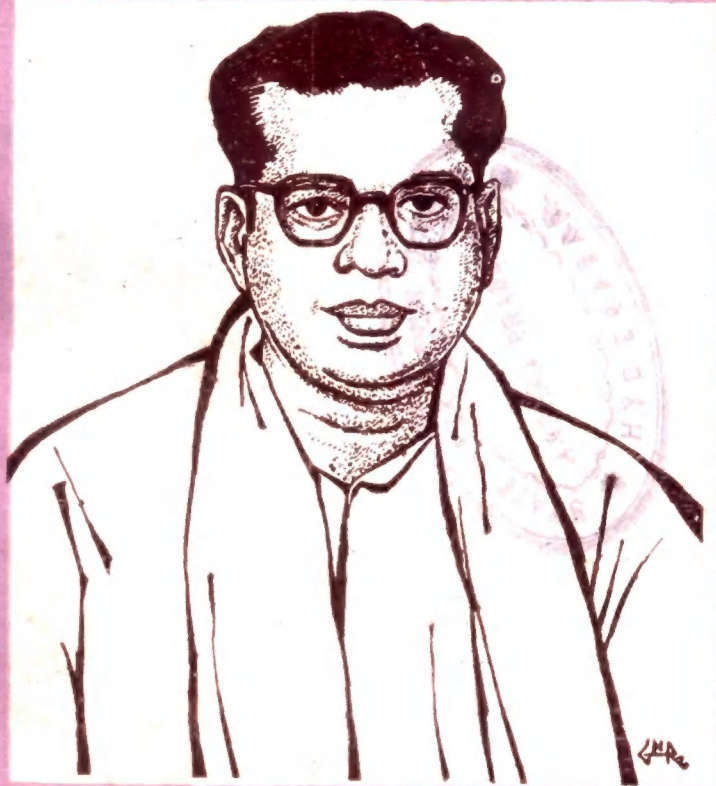


రవాణా సమాచారం

RAVAANA SAMACHAR

A TELUGU TRANSPORT MONTHLY

సంపుటి 5
సంచిక 12
డిసెంబరు
1962



रवाणा सभाचार

సాగుచందా 3 రూపాయిలు

విడి

25
న.పై

ప్రతి

రప్యన్ డీసెల్ ట్రాక్టర్లను వాడండి.

ఆహార కొరతను తీర్చండి !

విదేశ మారకం ఆదా చేయండి !!

అవి ఆధునికమైనవి, చౌక, నమ్మకమైనవి, అన్నిపనులకు గాగా ఉపయోగపడును.

డి. టి. 14 బి. 14 నుంచి 18 హార్సపవరు. టి. 28 . 28 నుంచి 32 హార్సపవరు.

బైలారన్ ఎం. టి. జి. 5 ఎల్. 40 నుంచి 45 హార్సపవరు.

ప్రతి ట్రాక్టరులోను ఒక సెట్టు స్పేర్సు మరియు టూల్సు ఉచితముగా సప్లయి చేయబడును.

బుల్ డోజర్ బ్లెడును టి. 28 మరియు బైలారన్ ట్రాక్టర్లకు అమర్చవచ్చును.

వై ట్రాక్టర్లకు అన్ని రకముల వ్యవసాయ పనిముట్లను మేము సప్లయి చేయుదుము.

స్పేర్సుకు, సర్వీసింగుకు గ్యారంటీ గలదు.

నవభారత్ అగ్రికల్చరల్ అండ్ కమర్షియల్ కార్పొరేషన్,

వివరములకు :

ప్రకాశంకోట్టు, ఆధ్రా శ్యాంకు వద్ద, గవర్నరుపేట, విజయవాడ-2.

గ్రాంచి :- సుబేదార్ పేట, నెల్లూరు.

ఫోను : 1199

Grams : AGRICULT.

For Safety

Protection

Prompt Settlement of Claims

Insure all your Motor Vehicles

With

The Motor Owners' Mutual Insurance Co., Ltd.,

H. O:- BELGAUM

Branch Office:

27-6-58 upstairs,

Besent Road, Governorpet,

VIJAYAWADA-2.

Grams: 'MOTORISTS' Phone: 1078

Regional Office :

334, Thumbughetty Street,

2nd floor,

MADRAS-1.

Phone : 4733

సంపుటి 5
 సంచిక 12
 భాగం నం.
 1087
 రిజిస్ట్రేషన్ నం.
 A-103



ఆంధ్రప్రదేశ్ సాహిత్య అకాడమి
 ఆనంద్ ఎడిటరు :
 యద్దనపూడి
 రామబ్రహ్మం.

ఎడిటర్ : జిల్లే పల్లి బాస్కరరావు.

శ్రీ శుభకృత్ నామ సంవత్సర మార్గశిర శుక్ల చవితి శనివారం 1-12-62

❧ దేశం కోసం ❧

ఉండునున్న యిట్లు + వంతుకొన్న అన్నం కలిగినవాని జీవితంలో సంతృప్తిని గమనింప వచ్చు. అశాంతితో, అవేదనతో అలమటించే వానికివి కరువయినవనే చెప్పవచ్చు.

స్వతంత్ర జీవనాలు, స్వచ్ఛందగాములు అయిన మానవులకు తృప్తిని సంపాదించట మనేదే పరమలక్ష్యము. తృప్తిని కోల్పోయే ఏ విధమైన అవకాశం కల్గినా విజ్ఞతతో పరిచేసు కోవాలి. లేనినాడు విచ్చత్తి తప్పదు.

అంచేతనే భారతదేశంలో అభివృద్ధి పథకాలు పాగినడిచే ఈ రోజుల్లో శాంతి- అహింస అనే సత్యరూపాలకు ఆరాధన సాగుతుంది. కిరాతక

మనోవృత్తితో దీన్ని నిరాకరించి అరాచకాన్ని పురికొల్పే ఏ యితరశక్తుల కయినా పతనం తప్పదు.

అన్నదమ్ములుగా గడపవలసిన అన్యోన్య తను న్యూతనగా భావించి పాకీస్తానీయులు, చైనావారు మనకు తరచు యిబ్బందిని కలిగిస్తూ వున్నా పౌరుగువారనే మరియాదకొద్దీ మంత్ర నాలతో మనకు కలిగే తేడాలను సరిదిద్దుకోవ టానికి ఎంతేని ప్రయత్నాలు చేశాం. ఆశా వాదులయిన మనకు అలవాటయిన పరీక్ష మని సమసూక్ష్మ పద్ధతికి విరుద్ధమై ఘర్షణను కల్పిం చింది. ఎంతవేరైనా వరస్పద స్నేహ సుహృ

దాని సంప్రదింపుల వలన మనో నిబ్బరంతో, లేదంటే చైనావారిలో వారి అవసరంకొద్దే చేబడింప గలిగే మనకు రెండవ పక్షంవారి అనిశ్చిత ధోరణి వారికి అవసరమైన అవకాశ వాదనలకు లోబడి సాగటంవలన సరిహద్దు ప్రాంతాలలో తగాయిదా తప్పలేదు.

మొత్తనివాణ్ని జూచి మొత్తబుద్ధి చేసిందన్నచందంగా చైనావారికి రేకెత్తిన దురాశా భావం వారిలోని స్నేహ సుహృద్భావాన్ని మారింది కోర్కెయిత కిరాతకత్వాన్ని పెంచింది. దాంతో అసురశక్తులన్నీ ప్రోపించి ఈనాడు అన్నదమ్ములవలెనున్న మనకు, చైనావారికి సురాసుర యుద్ధంలాంటిది సాగనున్నది.

మనం శాంతికాముకులమే. చైనావారున్నా బుద్ధుని ధర్మమాయని శాంతి, అహింసలను పఠించి స్మరించి తరించారు. భారత దేశంలో పుట్టిన బుద్ధుని బోధన చైనాగడ్డపై పాతుకు నవనేచెప్పాలి. మత సాంప్రదాయంగా ఆలోచిస్తే చౌధూర్థాలకు, అంటే సత్యాహింసలకు చైనా వారు బద్ధులయి శాంతిగాములుగ వుండాలి. అట్టి సాజన్యం ఉంటుందనే మన ప్రధాని వారికి ఎక్కడలేని ప్రాధాన్యత కల్పించి వారి ఆగడాన్ని సహించి కొంత దూరదృష్టితోనే వారికి నచ్చచెప్పజూచారు.

చైనాకు, మనకు సరిహద్దులలో పెట్టని కోట గోడల్లాంటి హిమాలయాల వరుసవున్నా దాన్ని అనుబంధించి స్థలనిర్ణయం చేసే మెక్ మోహన్ రేఖ నొకదానిని చరిత్రకారులు వర్షరచిచెట్టారు. ఈ నాటి ఏర్పాటుగాని యీ గుర్తునే దేశ దేశాలవారు ఒప్పుకున్నా చైనావారు ఒప్పుకోవటం

లేదంటే చైనావారిలో వారి అవసరంకొద్దే కావచ్చుగాని ఒకదురాశ, కిరాతకత్వం పాతుకొని పల్లవించిందన్నమాట.

యుద్ధోన్మాదులకు దేశద్రోహులకు కలిగే రాజ్య విస్తరణ కాంక్ష వారిలో పాతుకొని తీరాలి. లేకుంటే దుష్ప్రచారంతో భారత దేశాన్ని దుయ్యబడుతూ భారత భూమిని ఆక్రమించుకోవటానికి పూనుకోవటం సముచితం గాదు. తూర్పు రాజ్యాల సమైక్యతా సూత్రాల క్రిందనైనా నిజాయితీగల్గి నిగ్గుతేరిన రాజకీయ ధురంధత ప్రదర్శించాలంటే యుద్ధప్రమేయంతో బలవిస్తరణ కార్యక్రమాల నాశించి పొరుగు వారి పొట్టలో పొడవచూడటం మిత్రద్రోహం, జాతి విద్రోహంగా వ్యాఖ్యానంపవచ్చు. భారత దేశం ఏ విధమైన భావనాతంత్రముపై ఆధారపడి శాంతిస్థాపనకు ప్రపంచవ్యాప్తంగా ప్రచారంచేస్తూ ప్రయత్నాలు సాగించిందీ అన్ని దేశాలవారికీ తెలుసు. ఐక్యతా సూత్రాన్ని పాటించే తూర్పురాజ్యాలలో ఒకరైన చైనా వారు పశ్చిమ రాజ్యాల వారిని చూచియైన నేర్చుకోవాలినిం దీవిషయాన్ని.

ఇలముంటేనే బ్రతుకు అనేది బలప్రయోగంతో బక్కవారిని బాధించటానికి కాదు. సృష్టిలో వున్న సమత్వాన్ని, సాజన్యాన్ని, సత్యాన్ని ఆరాధిస్తూ బలాన్ని సార్థక్యం చేసుకోవటానికి. బాగా ఆలోచిస్తే ఆస్థిక్యబుద్ధిగల భారతీయులకే ఆత్మచింతన అనంద బ్రహ్మోపాసన వెన్నలోపెట్టిన విద్య. శాంతి ప్రియులై వారందుకే యుద్ధాన్నికోరరు.

అనివార్యమైన పరిస్థితుల ఒత్తిడికి దృవీభూతమైన పదార్థంగా గడ్డకట్టి కరుడునోయి మొరటు పోవటంలో ఆశ్చర్య మేమీ వుండదు.

ఈనాడు భారతదేశ వాసులందరికీ అట్టి గడ్డు సమస్యను చైనావారు తెచ్చిపెట్టారు. కాబట్టి ప్రభుత్వ ప్రతినిధులు శాంతికాలంలో వున్న శీతులను మార్చుకోవాల్సిన అగత్యం వచ్చింది. వారిలో మెత్తదనం గట్టిపడింది. జాతికి ధైర్యాన్ని కలిగిస్తున్నారు. సైనికులై శత్రువులుగా మారిన చైనావారిని ఎదిరించే వీరులక్ష్యముతో దేశవ్యాప్తంగా విరాళాలు, విశ్వాస యుతిమైన వాగ్దానాలు ప్రభుత్వానికి అందటం జాతి సమైక్యతకు చిహ్నం.

స్వర్గ మంటే వేళే శత్రువులన్నీ స్వదేశం కొరకు ఎన్ని హింసలకైనా గురి కావటానికి మన జాతి ముందుకు వస్తుంది. పరిపాలనలోనే శాంతిని సృష్టమైన యుద్ధాన్ని సాగించి మన దేశానికి స్వతంత్రతను సాధింప గలిగాము. ఆ వీరులలో చాలామంది యింకా బ్రతికే వున్నారు.

తప్పటడుగులు ఎవరైనా వేస్తారు. చిన్న పాప వేసే అడుగులు తప్పటడుగులైనా బలంలేని తప్పటడుగులుగా భావించి మనం గట్టి అడుగులు వేయించటానికి ప్రయత్నిస్తాము. అదే విధంగా యంతవరకు పరిపాలకులుగ వుండి రాజ్యాంగం నడిపినవారి పాలన సిద్ధాంత రూపేణ యీనా దుండవలసిన యదార్థపు

పోకడకు విభిన్నంగా వుండలేదనే గను లేని స్థామతకై భయపడ నక్కరలేదు.

ఎప్పటికీ ఏది ముఖ్యమో అప్పటికీ దాన్ని స్వీకరించి ప్రవర్తించటం సముచితంగా విజ్ఞులు భావిస్తారు. విజ్ఞతతో వర్తించే మన నాయకులు తమ ప్రజాభివృద్ధి బలిమివలన జాతికి చైతన్యం కల్పించగలరు. బుద్ధుడు చెప్పినట్లు శుచియైన మనస్సుతో స్థిర సంకల్పంతో సాగించే ఏపనికైనా వికల్పం కలుగదు... దేశంలో అశాంతి కలుగనీయకుండా సరిహద్దులలో సాగిచొచ్చుకోదలచిన దుష్టశక్తులను ఎదిరించటానికి ఏ భారతీయుడు వెనుకాడడు సరిగదా ఎంతేని త్యాగానికైనా సిద్ధమే.

చరిత్ర తరచి చూస్తే చేపలేకా, త్యాగం చేయలేక ఏ భారతీయుడు ఓడిపోలేదు. యుద్ధ ఖర్చుకూడా తన విద్యుత్త ధర్మంగా ఆర్జి సద్ధాతాలు బోధిస్తూ వుంటే శత్రువులను బాహు బాహి ఎదిరించి ధర్మయుద్ధమే చేసేవారు.

మనలో యీనాడు దురాక్రమణబుద్ధిలేదు. మన పురాణేతిహాసాలలో కేవలం బలగర్వి అయిన వారెందరో నశించినట్లు, ధర్మ రక్షకులు విజయం సాధించినట్లు చెప్పబడి వుంది. కౌరవ పాండవుల యుద్ధంలో ధర్మబద్ధులైన పాండవులే విజయంగా! చైనావారి వలె యుద్ధోన్మాదంతో ప్రచారంచేయకుండా భారతీయులు సహనాన్నే ప్రదర్శిస్తూ విషయాలను యథాతథంగా ప్రపంచ వాసులందరిముందు

పుంజుతూ, కాంతినే కోరుతూ ధర్మరక్షణకోసం
పోరాడక తప్పటంలేదని బాధపడుతున్నారు.

ఒక్క యితర దేశస్థులేగాక స్వదేశ ప్రజలెల్లరూ
తమతమ శక్తి వలచన లేకుండా భారతదేశరక్షణ
కార్యక్రమంలో జాతిపతనాన్ని నిరోధించే
దుకు తుది ఘడియవరకు చివరి రక్తపు బొట్టు
చిందినా భయపడక మాతృదేశపు ఋణం
తీర్చుకోవటం సమాచితమే అవుతుంది.

ధర్మమే జయించుగాక!

రవాణా సమాచారం

ఆంధ్రప్రదేశ్ నందు తెలుగులో ప్రచురింపబడు ఒక
రవాణా సమస్యలకు సంబంధించిన మాసపత్రిక.
సంవత్సర చందా రు 8-00
విడిప్రతి- న.వై. 50

ఆంధ్రప్రదేశ్ నందున్న

“హిగిన్ బాథ్ మ్యాన్”

రైల్వేబుక్ స్టాల్స్ లోను, లోకల్ బుక్ స్టాల్స్ లోను
దొరకును.

ఏజంట్లు లేని ప్రదేశముందు ఏజంట్లు కావలెను.

‘రవాణా సమాచారం’

విజయవాడ-2.



భారత రవాణా విమానం ఎవో 748 : కాన్పూరులో, భారతవిమానదళ నిర్వహణకు
వీర్పరుపబడి ఫ్యాక్ట్ రీలో 22 వేలలో తయారుకాబడిన ‘సబ్ రోటో’ ఎవో 748 అనే రవాణా
విమానం కొత్తచరిత్రనే ప్రపంచంలో స్థాపించిందనాలి. యిందు 40 మంది ప్రయాణికులు
వెళ్ళవచ్చు. రెండు యింజన్లు కలిగి 300 మైళ్ళవేగంతో 25 వేల అడుగుల ఎత్తున ఎగురుచు సరా
సరి ఆగకుండా 660 మైళ్ళు పోగలదు. 25 వేల మైళ్ళ ఎత్తున వున్నప్పుడు గూడ అందులోని
ప్రయాణికులకు ఎనిమిదివేల మైళ్ళ ఎత్తున వున్నప్పుడున్నట్టే వుండును. ఈ విమానం అగినప్పుడు
ప్రయాణికులను కడువకుండాను సామాన్లు దించకుండాగూడా సర్వీసు చేయవచ్చును. ***

రవాణావసతులు సద్వినియోగం కావాలి

స్వాతంత్ర్యము వచ్చినతరువాత మనదేశంలో ఆర్థికాభివృద్ధి సర్వతోముఖంగాను ఎంతో వేగంగానూ జరిగింది. దీనివలన రవాణాపరిశ్రమలకు ఎక్కడలేనంత తాకిడి వచ్చింది. తొందర తొందరగా పెరుగుతూవున్న రవాణావసరాలకు చాలినంతగా రవాణావసతులు కల్పింపబడ లేదని గత రెండు ప్రణాళికల రేఖాచిత్రాలు చెప్తవి. ఈ రెండు ప్రణాళికలలో కొంత కేటాయింపు వుండినప్పటికిని, కొంత అభివృద్ధి జరిగినప్పటికిని అవసరానికి తగినంతగా లేదనే చెప్పాలి. రవాణా ఇబ్బందులవలన ఈ అన్ని సంవత్సరాలలో వస్తూన్న ఎంతభంగపడిందో అందరకూజ్ఞాపకం వుండివుంటుంది. బాగు సమస్య తీసుకోవచ్చును. రైల్వేలు బాగును పరిశ్రమలకు కావలసినంతగా సరఫరా చేయలేక పోవడం, ఇది ఒక పెద్ద గండురగోళంగా తయారయి దేశం అంతటా గగ్గోలు పడడం: గవర్నమెంటుకు ప్లానింగు కమిషనుకు ఇప్పటికీ తలకాయ నొప్పి కలిగించు తూ వున్న విషయంగా సర్వజన విదితమే. బాగు తరలింపు మందగించటంతో బాగు ఉత్పత్తి కుంటుపడ్డది. బాగు అభావముచేత కొన్ని పరిశ్రమలు కొంతకాలం మూయవలసి వచ్చింది. వస్తూన్నానికి దెబ్బతగిలింది.

ఇంతబాధ కలగడానికి కారణం ముఖ్యంగా రవాణావసరాలను ముందుగాగమనింపకపోవడం వల్లనే. మనకు జాతీయాభివృద్ధి ఎంత అయిందో వస్తూన్నాత్తి ఎంతపెరిగిందో అంతకంటే అధికంగా పెరిగినయి రవాణావసరాలు. రవాణా ప్రణాళికలే ముందుగా ఉపయోగించి ఏర్పాటుచేసి

తరువాత పరిశ్రమల ప్రణాళికలను చేపట్టినట్లయితే ఈ ఇబ్బందులు వచ్చేవికావు. అయితే ఏదైనా అనుభవము మీదగాని తెలిసిరాదు. పరిశ్రమలను ఆలోచించి ఆచరణలోపెట్టి తరువాత రవాణావిషయం ఆలోచించితే ఇబ్బందులు తప్పవు. ఇంత అనుభవం కలిగినా, కొంతమంది ఇంకా ఆ పాత మనస్తత్వము వదలకుండా ఉండడం శోచనీయం. అది బ్రిటిషు గవర్నమెంటు నాటినుంచి వస్తూ ఉన్న తత్వము - రైలు-రోడ్డు మధ్యవున్న పోటీ: రోడ్డురవాణా పెరిగితే రైలు రవాణాను భంగపరుస్తుందనేది. ఎంతో ఉద్వేగంతో పెరిగిపోతూవున్న మన ప్రణాళికావసరాలలో ఇది ఎంత అసంభవమో వేరే వివరింపవలసిన అవసరంలేదు. అయినప్పటికిని ఈ విషయమే మనస్సులో పెట్టుకొని రైలు రోడ్డు రవాణాలు సమన్వయం చేయడాని కని ఒక కమిటీని వేశారు. ఆ కమిటీవారు ఏమి చెప్పారో ఇంకా చూడాలి. ఈలోగా బాగు రవాణా క్లిష్ట సమస్యగానే వుంటూ వుంది. బాగు కొరతవలన ఎన్నో పరిశ్రమలు మూత వేసే స్థితికి వచ్చినాయి. వస్తూన్నాత్తి అంచనా కంటే కుంటుపడే ప్రమాదం కనిపిస్తున్నది. ఈ సమయంలో మనమేమి చేయాలన్నది ప్రస్తుత విషయం.

రవాణా విషయంలో ఇన్ని టన్నుల వస్తువులు రవాణాకు వుంటవని నిష్కర్షగా చెప్పకాలము. అంతకంటే కష్టం రైల్వేలకు ఇన్ని టన్నులని, రోడ్డుకు, కాలవలకు ఇంతని వివరించి చెప్పటం, పైగా ఏ సంవత్సరాని కా సంవత్సరం

రవాణాభివృద్ధి ఇంత ప్రమాణంలో పెరుగగలదని అనుభవజ్ఞులుకూడ కరెక్టుగా ఊహించబారు. రైల్వేల విషయంలో కొంతవరకు కరెక్టుగా చెప్పవచ్చు వారి లెక్కలను బట్టి సరకుల రవాణా మొదటి ప్రణాళిక కంటే ఇప్పుడు ఇబ్బడిగా పెరిగింది. ప్యాసింజరు రవాణా 4వ వంతుకంటే కొంచె మెక్కువగా పెరిగింది. ఈ లెక్కలు నిజమే. ఈ ప్రమాణ స్థాయిలోనే వుంటుంది ముందుకూడా. అంతకంటే ఎక్కువగా రైల్వేలైనా రవాణాను సాధించగల వనకొనుట సందేహస్పదమవుతుంది రైల్వేలకుకూడా ఒక హద్దుఅంటూ వుండాలి. కాగా, ఇప్పుడు 1960-61 నాటికంటే రైల్వేలు 91 కోట్ల టన్నుల సరకుల రవాణా అధికం చేయాలెనని అంటున్నాను. దీంట్లో 8 కోట్లవరకు, బాగ్గు, ఇసుక, ఇతర ముడి పదార్థములున్నాయి. అంటే చాలా అవసరమైన సరకుగదా. ఈ ఒక్క సంవత్సరంలోనే రైల్వేలు ఇంత అధిక భారాన్ని మోయగలవనే విషయం పైన చెప్పినట్లుగా సందేహముగా వుంటుంది. ఈ అంచనాకి మించి రవాణా చేయవలసివస్తే అప్పుడు ఎట్లాగా అనేది గూడ ఆలోచించాలి. ఇటువంటి సందర్భాలలోనే ఇతర రవాణా వసతులను గురించి ఆలోచింపక తప్పదు. ముందుగానే ప్లాను వేసి కొని తీరాలి. రోడ్డు రవాణా ప్యాసింజరులను సరకులను తరలించుటలో అతి ప్రాముఖ్యమైన పాత్రవహించుకూ వున్నది. రైల్వే తర్వాత రెండవ రవాణా సాధన మోటారు ట్రాన్స్ పోర్టు బండ్లు. ఇవి నిర్వహించే పనికి సరిఅయిన లెక్కలు లేనందున ఇదమితంగా చెప్పలేము. చెప్పబడే దానికంటే అధికంగా వుంటుందని మాత్రం చెప్పవచ్చు. ఇంతవరకూ ఎంతో

అశ్రద్ధ చేయబడిన ఈ పరిశ్రమనుగవర్నమెంటు ఇప్పుడు గమనింపక తప్పదు అభివృద్ధి చేయుటకు పూనుకుంటేనే తప్ప ప్రణాళికాశయాలను అన్ని రంగాలలోను సాధించుటకు వీలు పడదు. రైలు-రోడ్డుకు పోటీ మన స్వత్వముతో పెట్టబడిన ఎన్నో ప్రతిబంధకాలున్నప్పటికీ రోడ్డు రవాణా బాగా అభివృద్ధి అవుతున్నదంటే దానియొక్క అవసరము, ఉపయోగము గ్రహించ గలుగుతాము. ఇక సరి అయిన ప్రోత్సాహమేమైంది నట్లయిన ఇంకా ఎంతైనా అభివృద్ధి అయివుండేది.

అంకెలలో రోడ్డు రవాణా ఎంత సాధించింది. చెప్పాలెనంటే సరిఅయిన లెక్కలు దొరకవు. స్థూలంగా లాఠీలు, ట్రక్కులు 1948-49 సం॥ కి 78,000 లు వుండిగా 1960-61 నాటికి 1,60,000 వున్నవని తెలుస్తుంది. వీటిలో చిన్నవి పెద్దవికూడావున్నాయి. 1 టన్నులవి, 5 టన్నులవిన్ను. అంటే రైల్వే రవాణా ఇబ్బడికాగా, రోడ్డురవాణా రెండింతలకు మించి అయిందన్నమాట. మూడవ ప్రణాళికాంశానికి ఇవే 2,85,000 ల వరకు పెరుగవచ్చునని అంచనా వేశారు. ఇప్పటి వరకు జరిగిన అభివృద్ధి ప్రణాళికలకు అనుసరించియే యున్నది ఈ అంచనా కూడ. పరిస్థితులన్నీ సక్రమంగావుంటే ఈ అంచనాను అధిగమించడం ఏమంత కష్టం కాదు కూడ. కాని ఈ విషయం మోటారుబండ్ల ఉత్పత్తితో ముడిపడి వుంటుంది కదా. ప్రస్తుత ప్రణాళికాంశానికి సంవత్సరం 1కి 60,000 బండ్లు ఉత్పత్తి అవుతుందని ఆశించుకూ రవాణా ట్రక్కులు 2,85,000లవరకు పెరుగలేవని అంచనా వేశారు. గత రెండేండ్లుగా ఉత్పత్తులుగాని, విడుదలలు

గాని, ఈ నమ్మకానికి దోహదమివ్వడం లేదు. విదేశీమారకంలో మనం పడే అగచాట్లుచూస్తే ఉత్పత్తుల గమ్యం చేరడం సాధ్యంకావాలదని తెలుస్తుంది.

ఇందువలన కావలసినంతవరకు ట్రాన్సు పోర్టు బండ్లను రోడ్డుమీదకు తేజాలనప్పుడు రవాణా అవసరాలు పెరుగుతూ వున్నప్పుడున్న ఆ అవసరాలు గడుపుకోడానికి ఉన్న బండ్లను సక్రమంగా సద్వినియోగంచేసికోవడమే మన ప్రస్తుత సమస్య. అది జరుగుతుందా లేదా అనే విషయం పరిశీలించాలి.

ఇంకోవిషయం ఏమిటంటే? ట్రాన్సుపోర్టు బండ్ల సంఖ్య పెరుగుదలతోపాటు, వాటిని సద్వినియోగించడం ఎట్లా విస్తరించకూడదో, అలాగే రోడ్లవిషయంలోనూ, రోడ్లయొక్క మైళ్ళపొడవు పెరగడంతోపాటు ఉన్న రోడ్లు సక్రమ పద్ధతిలో పెట్టడం చాలాముఖ్యమైన సంగతి. ఇతర దేశాల్లో పోలిస్తే మన దేశంలో ట్రాన్సు పోర్టు బండ్లుగాని, రోడ్లుమైలేజిగాని చాలాస్వల్పముగదా. ఇన్ఫ్రా బడ్జెట్ సమాచారపులెఖ్యలు ఎంత వరకు వాస్తవమో అదీ అనుమానమే. అయినప్పటికీ, ఉన్నటువంటిరోడ్లకు బాగామరిమ్మకు చేయుచు మింగిసితిలోపెట్టి బగువైన లారీలు పోగలిగేట్లుచేసి, ఉన్న బండ్లను సరిఅయిన పద్ధతిలో ఉపయోగించ గలిగితే ఇప్పటికంటే నూటికి 40 వంతులు అధికరవాణాను సాధించ వచ్చని నిష్కర్షగా చెప్పగలము.

ఈ నిశ్చయానికి ఆధారంగాడ లేకపోలేదు. ఈ మధ్యలో—ఆర్డినేషన్ కమిటీవారు ఒక సర్వే జరిపించారు. దేశంలో వున్న 1,60,000 ట్రాన్సుపోర్టు బండ్లలోను, 63, 000 బండ్లు ఈ సర్వేలోకి వచ్చినవే. ఈ తనిఖీలో తేలింజేమి

టంటే ఇందులో 4 వ వంతుబండ్లు ఖాళీగానే పోతున్నవి. అంటే లోడుచేరవేసి తిరుగు ట్రిప్పలో ఖాళీగా పోతున్నవన్నమాట. కొన్ని లోడ్లకొరకు పోతున్నవిగూడా అయి వుండవచ్చు. 11,000 బండ్లు లోడ్లతో 200మైళ్ళ వైన దూరంలో పోయేబండ్లు వున్నాయి. 8400 బండ్లుమాత్రమే 300మైళ్ళకువైన దూరంవరకు పోయేబండ్లున్నవి. సగటున బండ్లమైలేజి 116 మైళ్లు మాత్రమే. ఇక లోడ్లు సగటున 6 టన్నులకు తక్కువగానేవుంది (5.95 టన్నులు). ఈ లెఖ్యలు సర్వసామాన్యంగా దేశంలోవున్న అన్ని బండ్లకు నిదర్శనమే అని అనుకోవచ్చు. ఈ పరిస్థితిని ఎంతైనా అభివృద్ధి పరచవచ్చును. 1)లోడ్లకొరకు వృధాగా, ఖాళీగాచాలాదూరం తిరుగకుండా ఏర్పాట్లుచేస్తే మనకు ఎంతోకలిసి వస్తుంది. (2)సగటు మైలేజి ఇంకా ఇబ్బడిచేయడానికి ఏమంత కష్టంగాదు. (3)లోడ్లుగూడా ఇంకా, 2, 3 టన్నులవరకు సునాయాసంగా పెంచవచ్చును. ఈ మూడువిధాలా దీర్ఘంగా ఆలోచించి అభివృద్ధి జరిపితే, నూటికి 40 వంతులు అధిక రవాణాను సాధించుట నిస్సందేహంగా జరుగుతుంది.

కాని ఇబ్బంది ఎక్కడున్నదంటే, గవర్నమెంటు విధించినరూల్సు చట్టాలున్ను, ఎన్నో ప్రతిబంధకాలున్నవి. దూరం విషయంలో నిర్బంధం, లోడ్లువిషయంలో నిర్బంధం. రూటు ఫర్మిట్ల గ్రాంటులో జాగుచేసే తరంగం బోలెడంత. ఇవి గవర్నమెంటు సుళువు చేయగలిగితే, పరిశ్రమదారులు (ఆపరేటర్లు) తిరుగు ట్రిప్ప ఖాళీగా పోతుందాను, పనిలేకుండా ఉండే రోజులు తగ్గించడంలోను మొదలగునవి వారు చూచుకొని ఎన్నో టన్నుల రవాణాను సాధించగలరు.

ప్యాసింజరు రవాణా

ప్యాసింజరు రవాణా విషయంలో ఒక చిన్న విషయం చెప్పాలి. దేశంలో అన్ని రాష్ట్రాలు బస్సులను జాతీయంచేయడానికి పూనుకున్నాయి. జాతీయంపేరిట రాష్ట్రాలు చేస్తూవున్న పనిని కొంచెం ఉడహరించాలి. పార్లమెంటువారి పాలిసీ తీర్మానంలో ప్రజలకు అదనపు సౌకర్యాలను కల్పించడానికి ప్యాసింజరు రవాణా జాతీయం రాష్ట్ర గవర్నమెంట్లు పూనుకోవచ్చని ఉద్దేశించారు. కాని వాస్తవంగా జరుగుతున్నదేమిటంటే అదనపు వసతులు కల్పించడం కొరకు అనే విషయాన్ని నెమ్మదిగా జాతీయించి, ప్రైవేటు ఆపరేటర్ల స్వాధీనంలో వున్న రూట్లను మాత్రమే తీసికొంటున్నారు. కొన్ని చోట్ల లాభ ప్రదం కాదని అనుకున్న రూట్లను వదలివేశారు గూడ. ఇది అధికవసతులు కల్పించడం ఎట్లా అవుతుందో అర్థంకావడంలేదు. బాగా లాభం వచ్చే రూట్లను ఏరుకొని, స్వాధీనంచేసికోవడానికేనా జాతీయం చేయడం? ప్రజోపయోగం కొరకు చేసే పని ఎట్లా అవుతుంది? తీసికొన్న కొన్ని రూట్లమీద అదివరకు ప్రైవేటు ఆపరేటర్ల క్రింద వుండే బస్సుల సంఖ్యగూడ తగ్గించి వేశారు. ఇది అధిక వసతులు కల్పించడ మవుతుందా?

స్లానింగు కమిషను వారి ఆదేశం ప్రకారం బస్సు ట్రాన్సుపోర్టు ఉన్నదాంట్లో మూడవ వంతు మాత్రమే జాతీయంచేయాలి. ఈ నిర్ణయాను సారంగా 2వ ప్రణాళికలో 5000 బస్సులు చేర్చగా మూడవ ప్రణాళికలో 7,500 బస్సులను చేరుస్తారు. పబ్లిక్ సెక్టరులో కాని రాష్ట్ర గవర్నమెంటులు చేసేవను దీనికి అనుగుణ్యంగా కనపడవు. వారు ఒక నిర్ణీత

పద్ధతిని అనుసరించుతున్నట్లు లేదు. రాష్ట్ర కార్పొరేషను నెలకొల్పారు. కార్పొరేషనువారి అనుకూలంగా జాతీయం జరుపుతున్నారు. కేవలం లాభమే చూచుకోకుండా అదివరకే వున్న వసతులను భంగం చేయకుండా వుండేటట్లును, అధిక సౌకర్యాలకు దోహదం చేసే పద్ధతిని మాత్రమే జాతీయం చేయబడవలెనని రాష్ట్ర గవర్నమెంటులు, కార్పొరేషనులకు, తాళదులు పంపినట్లు ఎక్కడా కనపడదు. లాభదాయకంగా ఉన్న రూట్లమీద, ప్రైవేటు బస్సులను లాగివేసి, కార్పొరేషను బస్సులను ప్రవేశపెట్టడమే కనపడుతుంది.

స్లానింగు కమిషను ఈ ప్రణాళికాకాలంలో 50,000 నుంచి 80,000 వరకు బస్సుల సంఖ్య పెరుగుతుంది అని అంచనా వేశారు. అంటే 30,000 ల బస్సుల అధిక వసతి సమకూడాలన్నమాట. దీంట్లో పబ్లిక్ సెక్టరులో పైన చెప్పినట్లు 7,500 ల బస్సులు పోగా 22,500 బస్సులు ప్రైవేటు సెక్టరులో పెంచాలి. ఇరవై బాధ్యత వహించటానికి ప్రైవేటు ఆపరేటర్లకు తగిన ప్రోత్సాహము ఏమైనా ఇస్తున్నారా అంటే అదేమీ కనపడదు. పైగా జాతీయం అనే కొరడా చూపించి వాళ్ళను భయపెట్టుతూ వున్నారు. ప్రస్తుతం ప్రైవేటు ఆపరేటర్లు ఒక విధమైన సందిగ్ధావస్థలో పడి నలిగిపోతూ వున్నారు. ఏ రూపైనా జాతీయం చేయడానికి కొంత వ్యవధి ఇవ్వాలి. కొత్తరూట్లు సరళంగాను, ధారాళంగాను పరిమిట్లు ఇవ్వాలి. ఇన్ని సంవత్సరాల వలకు ఆ రూటు జాతీయంచేయడం లేదనిహామీలు ఇవ్వాలి. నిర్ణయించినప్రోగ్రాము ప్రకారం జాతీయం జరగాలి. ప్రైవేటు సెక్టరు క్రింద ఆపరేటర్లు బస్సులు పెంచాలి అంటే అది వాళ్ళ

ఇష్టం మీద ఆధారపడివుంటుంది. తగు ప్రోత్సాహముంటేగాని వాళ్ళకు ఇష్టము కలుగదు. 22,500ల దాకా ప్రైవేటు సెక్టారులో బస్సులు పెరగాలి అంటే రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు ఈ విషయం గమనించడం చాలా అవసరం. ఈ విషయంలో సంజాయిరాష్ట్రం అనుసరించిన పద్ధతి సమంజసంగా కనపడుతుంది. వారు పబ్లిక్ సెక్టారుకు ప్రైవేటు సెక్టారుకు ఒక రేషియో (Ratio) ప్రమాణమును పెట్టుకున్నారు. ఆ విధంగా పర్మిట్లు ఇవ్వడంగాని, ఉన్న రూట్ల పర్మిట్లను తీసికొనడంగాని జరుగుతున్నది. ఈ అవకాశం వలన పబ్లిక్ ప్రైవేటు సెక్టారులకు ఒక సముచితమైన పోటీ (Competition) ఏర్పడి ప్యాసింజరు సదుపాయాలను పెంచడానికి దోహదమిస్తున్నది. ప్రైవేటు సెక్టారుకు తగు ప్రోత్సాహము కనపడుతుంది. మిగతా రాష్ట్రాలు ఇటువంటి పద్ధతిని అనుసరించితే తప్ప లేని ఎడల ప్లానింగు కమిషను నిర్ణయించిన ఆశయాలను ప్రైవేటు సెక్టారులో సిద్ధిపచేయటం కష్టమవుతుంది.

సెంట్రల్ గవర్నమెంటు రోడ్డు రవాణా పనికి పూనుకో దలచారని ఈ మధ్యనే పేపర్లలో వచ్చినది. అంటే లారీల ట్రాఫిక్కు కూడ జాతీయం చేయ సంకల్పించారన్నమాట. ఇంతకుపూర్వంనుంచి ప్రస్తుత ప్రణాళిక కాలంలో జాతీయం జరుగదని చెబుతూ ఇప్పుడు ఇట్లా పూనుకోవడం ఇదంతా ప్రైవేటు సెక్టారును సుందీకృతంతో పెట్టి వారలకు సైర్యం లేకుండా చేయడమే అవుతుంది. కొత్తవాళ్ళు ఎవరూ లారీ ట్రాఫిక్కు పనికి ప్రవేశించకుండా చేయడమే.

పై విషయాలను పురస్కరించుకొని చెప్పే దేమంటే ప్రైవేటు సెక్టారుకు అనుకూల వాతావరణం కల్పించాల్సిన అభ్యసరం ఎంతైనా వుంది. అది వెంటనే జరగాలి. లేకపోతే ఉన్నది కాస్తా ఊడి పోయే ప్రమాదం కనపడుతుందని చెప్పక తప్పదు.

ఈ ప్రణాళికాకాలంలో మనం పెట్టుకున్న ఆశయాలు సాధించాలంటే ఈ క్రింది విషయాలు వెంటనే జరగాలి-

1. లారీలు తిరుగుటలో రాష్ట్రంలో వివిధ జిల్లాలమధ్య అడ్డంకులను, వివిధ రాష్ట్రాలమధ్య అడ్డంకులను వెంటనే రద్దుచేయాలి.

2.* సరకుల బరువులో గ్రాసులేడనువైటు, పర్మిట్లులేడను వైటులకు బలహీనమైన వంటెనల నెపంతో పెట్టుతున్న నిర్బంధాలను తొలగించాలి.

3. ట్రక్కు-ట్రైలర్లు అనుబంధాలకు అవకాశం కల్పించాలి.

4. నూటికి 90 వంతులున్న ఒక్క ఆపరేటర్ల పద్ధతిని కాకుండా అనుకూలమైన జట్లుగా (Viable units) గా ఏర్పడేటట్లు చూడాలి. దీనివలన ఆర్థిక ఇబ్బందులు తొలగి బండ్లు నిరంతరం పని చేయగలవు. సహకార సంఘాలుగా ఏర్పడితే చాలామంచిది.

5. సరకులను, లారీలకు వేసికోవడంలో ఉత్పత్తిదారుల ప్రేమయంలేకుండా ఆపరేటర్లు బోకింగ్ మిడ (Booking-agents) ఆధారపడవలసివస్తుంది. ఇది ఆపరేటర్లకు చాలా నష్టం కాలబట్టి తగుచర్య తీసికోవాలి.

6. చెక్కుపోస్టుల (Check posts) బెడక తగ్గించి ప్రయాణ వ్యవధిని తగ్గించాలి.

అనువాదం : నారాయణస్వామి బి. ఏ.

సంచయ ప్రణాళికా విజయాలు - రైలు రవాణా రంగం.

గ్రేట్ బ్రిటన్ లో జార్జిస్ వెస్ సన్ చే కనుగొనబడిన మొదటి ఆవిరిరైలు డార్లింగ్ టన్ రైల్వే లైనుల పై గతకాలాబ్దంనుండి నడుస్తూనే వుంది. ఆనాటినుండి ప్రపంచ చరిత్రలో రైల్వే లలో ఆవిరియంత్రాలు పనిచేస్తున్నాయి. ఇనుపగుర్రం లాంటి యీ ఆవిరియంత్రాన్నే యిండియాలో గూడా పరుగులరవాణాకు ప్రయాణీకుల చేరవేతకు దేశవ్యాప్తంగా వాడుటచేత రైల్వే లని వినటంతో ఆవిరి యంత్రమే గుర్తుకు వస్తుంది అభివృద్ధిని సాధించిన దేశాలలో డీసెల్ రైలింగులు వాడికలో వున్నాయి. అమెరికా యునైటెడ్ స్టేట్స్ లో డీజిల్ ఆయిల్ దొరికే ప్రాంతంలో ముప్పై డీజిల్ యింజన్లు రైల్వేలపై పని చేస్తున్నాయి. ఆవిరి యంత్రాన్ని కనుగొన్న బ్రిటన్ లో గూడా యీనాడు డీసెల్ యంత్రాలపై విద్యుత్ పై నడిచే రైలింజన్లు వాడబడటం సహజం అయిపోయింది. మనదేశంలో డీసెల్ యింజన్లు మొదట్లో మార్షలింగ్ యార్డుల ఒత్తిడిని తగిలిస్తూ పనిచేయసాగినవి. తర్వాత నిరుదారకని చోట్ల ఆవిరియంత్రాల స్థానే డీజిల్ రైళ్ళు వాడబడుతున్నాయి. 1956 లో తొమ్మిదివేల ఆవిరియంత్రాలు యిండియా రైల్వేలలో పనిచేస్తే డీజిల్ యింజన్లు 90 మాత్రమే వున్నాయి.



ఆవిరియంత్రాలలో వుండే లోపాలు డీజిల్ యంత్రాలకులేవు. బళ్ళు బయలుదేరటాని, ముందు కొన్ని గంటలు కష్టపడి ఆవిరియంత్రాన్ని సదుపాయంగా నడిచే స్థితికి తీసుకురావాలికి ఆయిబ్బంది డీజిల్ బండికి వుండదు. యిట్లా స్వీచ్ చేయడంతో బండి కదులుతుంది. అగివున్నప్పుడు

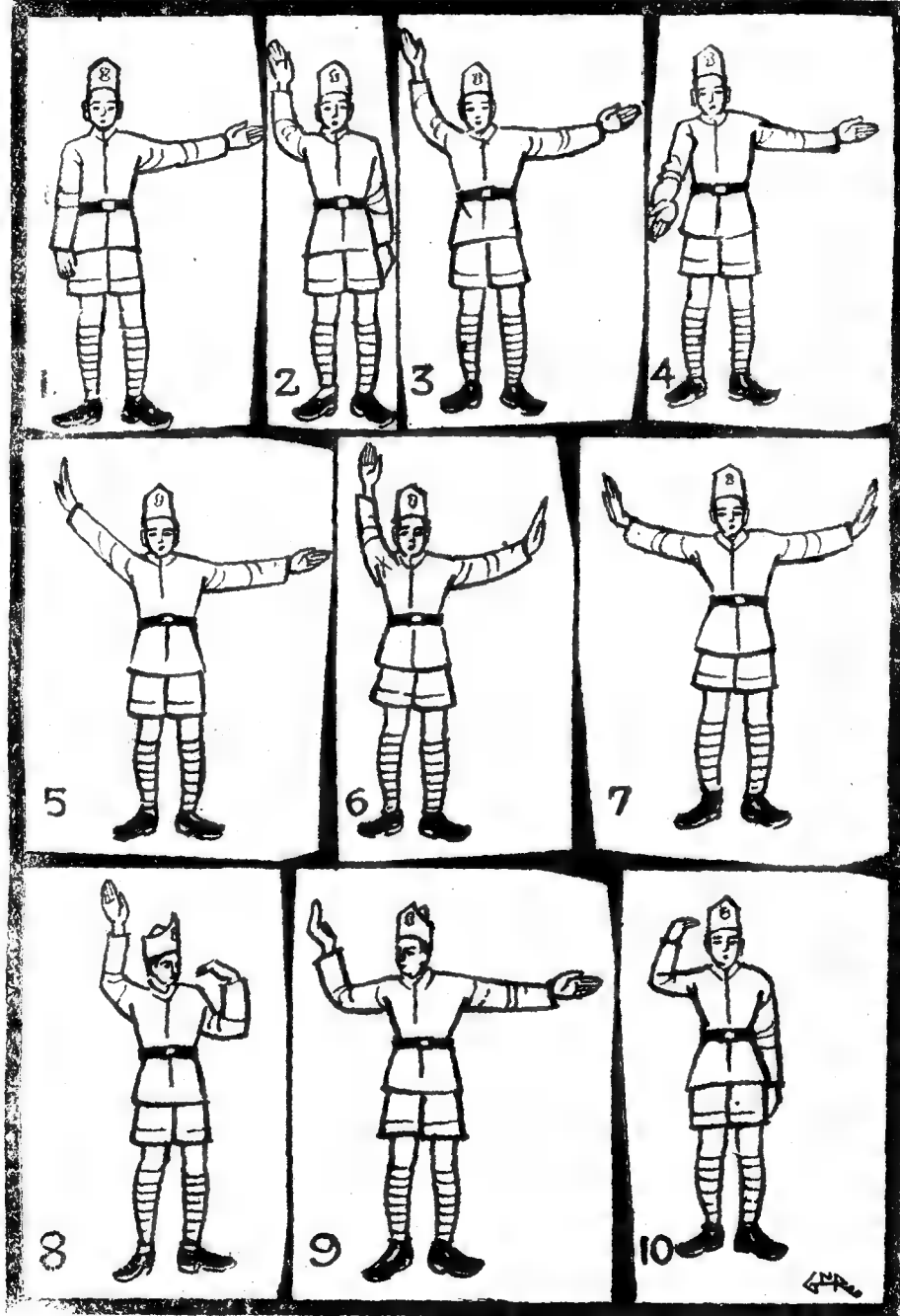
అవిరైళ్ళు దుబారా ఖర్చుకు గురిఅవుతాయి. డీజిల్ యింజన్లతో ఆ బెడదలేదు నీరు, బాగ్గు దొరకనిచోట అవిరై యింజన్లు పనిచేయవు. దీని రైలులోనే స్టోరుచేయటం అసాధ్యమవుతుంది. డీజిల్ రైళ్ళకు యిబ్బందిలేక స్టోరుబ్యాంకులలో డీజిల్ యింజన్ల కొనివోవచ్చును.

పంచవర్ష ప్రణాళికల విజయంగా భావించిన డీజిల్ యింజన్లతో రైళ్ళు తూర్పు రైల్వేలో నడుపబడుతున్నాయి. గనుల ప్యాకెట్లను త్వరితగతినే పోతంలోను అత్యధిక బరువులను మోసే ఏర్పాటుకై యీనాడు డీజిల్ యింజన్లను విజయవాడలో అతిసహజం అయిపోయింది. వారణాసిలో డీజిల్ రైలింజన్లు తయారీకి ఫ్యాక్టరీ ఏర్పాటు జరుగుతున్నాయి.



వైనా దురాక్రమణను నిరోధించేందుకు దేశం నలుమూలలనుండి రక్షణనిధికి కానుకలు పరంపరగా అందుతున్నాయి. రైల్వే మైల్ స్టోన్స్ వారు మంత్రి శ్రీ జగజీవకారామ్ గారికి రక్షణనిధికై విరాళాలు యిస్తున్న దృశ్యం. దేశంకోసం, జాతికోసం, దురాక్రమణదారుల నిరోధించేందుకు బద్ధకంకలులై భారతప్రజ ధన, కనక, వస్తువాహనాదులను, రక్తాన్ని రక్షణ నిధిగా జమకడుతున్నారు.

1-11-62 నుండి మద్రాసునగరంలో పోలీసువారు అనునరిస్తున్న ట్రాఫిక్ గుర్తులు.



1. వెనుకనుండి వచ్చు బండిని ఆపుటకు గుర్తు.

2. ముందునుండి వచ్చుబండిని ఆపుటకు గుర్తు.
3. ఒకేసారి ముందు నుండి వెనుకనుండి వచ్చు బండ్లను ఆపుటకు గుర్తు.
4. ఎడమ ప్రక్కనుండి వచ్చి కుడికి తిరుగదలచిన ట్రాఫిక్ ను గుర్తించి మార్గము చూపుట.
5. ఎడమ ప్రక్కనుండి వచ్చి కుడికి తిరుగదలచిన ట్రాఫిక్ ను పోనిచ్చుటకు కుడి నుండి వచ్చే ట్రాఫిక్ ను ఆపుట.
6. కుడినుండివచ్చి కుడికి తిరుగదలచిన ట్రాఫిక్ ను పోనిచ్చుటకు ఎడమనుండివచ్చే ట్రాఫిక్ ను ఆపుట.
7. ట్రాఫిక్ నడకను కుడి, ఎడమ ముందు వెనుకల నుండి పోనియకుండా నిరోధించుటకు గుర్తు.
8. ఎడమనుండి సరాసరి పోవుబండ్లను సాగిపోనిచ్చుగుర్తు.
9. కుడినుండి సరాసరి పోవుబండ్లను సాగిపోనిచ్చుగుర్తు.
10. ముందునుండి వచ్చు బండ్లను సాగి సరాసరి పోవుటకు చూపుగుర్తు.

—♦—

ది రోడ్ వర్మి ట్రైర్ వర్క్సు,

ఫుల్ స్కిల్ ట్రైర్ రీ క్రిడర్లు

విజయవాడ-2.

నాణ్యమైన రబ్బరుతో, నిపుణులైన పనివారిచే సకాలమునబాగుచేసి గ్యారంటీ

ఇవ్వగల సంస్థ.

ఒకసారి పనిచేయించిన మీకే తెలియగలదు.

హైరూపర్చే జిబిల్లు.

(గతసంచిక తరువాయి)

హైరూపర్చే ఎగ్రిమెంటు రద్దుపరచబడి నప్పుడు 16 వా సెక్షన్ లో చెప్పబడిన (బి) (సి) క్లాజులవల్ల అంటే ఎగ్రిమెంటుదాఖలా వ్యాసుకో బడిన మరతులకు భిన్నంగాగాని, చెల్లనిమరతులను పురస్కరించుకొని గాని రద్దుపరచినప్పుడు ఓనరు తనకు కల్గిన నష్టపరిహారం హైరూపర్చేనుండి రాబట్టుకొనేందుకు ముందుగా నోటీసుద్వారా తెలుపవలెను. అట్టి నోటీసులో ఎగ్రిమెంటు దాఖలా ఏవమరతులకు భిన్నంగాగాని చెల్ల కుండాగాని హైరూపు వ్యవహరించెనో తెలుప వలెను. అవిధంగా హైరూపు ప్రకృతినించుటవలన తనకు కలిగిన పరిహారం యివ్వలేకదని ఋజువు చేయుటకు కావలసిన పరిస్థితుల తెలుపుచూ నోటీసు అందిన 14 రోజుల్లో అట్లా పరిహారం చెల్లింపని యెడల పరిహారపు ప్రయోజనం కల్గిం పని యెడల కోర్టుద్వారా రాబట్టుకొనవచ్చును. హైరూపు యిన్ స్ట్రాల్ మెంట్లు చెల్లింపని పరిస్థితులలో హైరూపుపై చర్యతీసుకొనేందుకు ఓనరు సర్వదా అధికారిము కలిగియున్నాడు.

తగాయిదా కలిగినయెడల ఎట్టిచార్జీలేకుండా ఓనరు ఎగ్రిమెంటుకాపీని హైరూపు నిమిత్తం యివ్వవలెను. అట్టి కాపీపై ఓనరు సంతకము చేయవలెను. ఇట్టి కాపీని ఎగ్రిమెంటు వ్యాసు కోనుట పూర్తి అయిన వెంటనేగాని, ఎగ్రిమెంటు

దాఖలా గ్యారంటీ చేయబడిన కాలంలో ఎప్పు డైనాగాని, ఎగ్రిమెంటు బకాయిల చెల్లించే లోపల ఎప్పుడైనాగాని వ్యాతమూలంగా హైరూపుకోరినయెడల ఓనరుయిచ్చే ఏర్పాటు చేయవలెను. ఎగ్రిమెంటు గ్యారంటీకాలందాటి పోయిన తర్వాత కాపీని హైరూపు కోరేయడం ఒక్కరూపాయి వసూలుచేసి ఓనరుగాని అతని తాలూకు ఏజంటు ఎవరైనాగాని ఉత్తరం ద్వారా హైరూపు చెల్లించినసామ్ము, బకాయి పడినసామ్ము, చెల్లింపునకు తేదీల నిర్ణయము, పద్ధతి, చెల్లింపు మొత్తం వివరణలతో తెలుప వచ్చును. సబ్ సెక్షన్ I, II, లలో చెప్పబడిన విధంగా ఓనరు వర్తింపజాలనిచో అంటే ఎగ్రి మెంటు కాపీని హైరూపునకు ఉచితంగా కోరికపై పంపజాలనిచో ఎగ్రిమెంటుమరతులను పురస్క రించుకొని ఎట్టిచర్యతీసుకొనుటకుగాని ఎగ్రి మెంటుదాఖలా వస్తువును తిరిగిపొందుటకుగాని వీలుపడదు. చెల్లింపవలసిన సామ్మునకు హైరూపు గాని గ్యారంటీదారుగాని ఏర్పాట్లుచేయకపోయి నచో గ్యారంటీదారుపై తగినచర్య తీసుకో వచ్చును. చెల్లింపవలసిన వాయిదా నెలకుమించి బకాయిపడినచో హామీదారుపై చర్యతోపాటు హైరూపునకు రెండువందల రూపాయల పెనాల్టీ విధింపవచ్చును. ఎగ్రిమెంటుదాఖలా చెల్లింపబడ వలసిన సామ్మును ఓనరు డబ్బురూపేణా

కాకుండా మరియే యితర ఆస్తిపాస్తులరూపేణాగాని, మరియే యితర రకంగాగాని తీర్మానం చేసుకొనేందుకు ఎగ్రిమెంటు మరతులద్వారా ఒప్పుకొని యున్నచో అట్టితీర్మానం చేయబడిన యెడల చట్ట ప్రకారం చెల్లును.

హైరు : పర్చేజి ఎగ్రిమెంటు జరిగిన తర్వాత హైరురు ఆనాటి పరిస్థితులవల్ల దివాళా దీసి అతని ఆస్తిపాస్తులు కోర్టుద్వారా అఫిషియల్ రిసీవరు అధీనంలోవున్నచో అట్టి ఆస్తిపాస్తులపై గూడ హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటు మరతులవల్ల హైరురుపై ఎట్టి బాధ్యతవుండునో అట్టి బాధ్యతలు అఫిషియల్ రిసీవరు అమలు జరుపు బాధ్యతలపై గూడ వర్తింపునకు వీలు కలిగియుండును.

అట్టి పరిస్థితులలో అఫిషియల్ రిసీవరు యిన్ సాల్ వెన్ సీ పిటిషన్ విచారించే కోర్టువారి అనుమతితో హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటుదాఖలా సామానులను లేక ఆస్తిని ఎగ్రిమెంటు మరతులకు భిన్నంగాని విధంగా అనుమతంపబడిన లేక అనుమతి కలిగిన వారికి ఒప్పజెప్పవచ్చును.

మొదట హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటు దాఖలా అద్దెకు యివ్వబడిన వస్తువులపై హైరురులో ఏర్పరచుకొన్న మరతుల ప్రకారంగా భిన్నంగా ఎట్టి పరిస్థితులలోనైనా హైరురు ఓనరు కలిసి ప్రాసుకున్న రెండవ హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటు నందు భేదించిన మరతుల మూలంగా ఎగ్రిమెంటు దాఖలా ఆస్తిపై ఎట్టివిధమైన క్రొత్త బాధ్యతలు హామీలు చెల్లవు.

కోర్టువారిఎదుట సూట్ గాని, పిటిషన్ గాని దాఖలుచేసి నోటీసుద్వారా తెలియపరచినవ హైరురు హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటుదాఖలా మరతును తిరిగి ఒప్పజెప్పక పోవటం ఓనరునకు ఆయా వస్తువులపై స్వాధీనపు హక్కు లేనట్లే అగును. కాని దానివలన ఓనరు తనకు కల్గిన డామేజీలు పొందేందుకు అన్నిరకముల అర్హత కల్గివుంటాడు. హైరురు తాను ఒప్పజెప్పని ఎగ్రిమెంటు దాఖలా వస్తువులకు అంతేవిలువగల మరొక వస్తువునైనా ఒప్పజెప్పవచ్చును. ఇందుకు సకారణంగా తన వీలుగానితనాన్ని గుర్తించ చేయాలి.

యీ చట్టమునకు సంబంధించినంత వరకు నోటీసు సర్వీసుకు యీ క్రింది విధంగా చేయవచ్చును.

1. స్వయంగా పార్టీలకు ఒప్పజెప్పటం అందుకు సంతకం తీసుకొనుట.

2. ఎగ్రిమెంటు దాఖలాగాని తర్వాత ఉత్తర ప్రత్యుత్తరములవల్లగాని తెలియపరచిన చివరి అడ్రసునకు పోస్టుద్వారా పంపబడినట్లు ఋజువయిన నోటీసుద్వారాగాని-

యీ హైర్ పర్చేజి బిల్లు చట్టరూపేణా అమలునకు రాకముందు జరిగిన హైరుపర్చేజి ఎగ్రిమెంటుకు వర్తింపుగాదు.

వెహికిల్స్ రవాణా అవరోధాలను తొలగించండి.

ఇప్పటివరకు జరిగిన పరిశీలన ప్రకారం ప్రజాశాంతిని బలపరచే లక్ష్యాన్ని రవాణాశాఖకు జరిగిన ప్రయత్నాలు చాలా స్వల్పమని చెప్పక తప్పదు. మొదటి ప్రణాళిక కొంత జరిగిందో, లేదో, 1950 డిశంబరు నెలలో రవాణా అవరోధాలను విచారించడానికి ఒక పరిశీలక కమిటీని ఏర్పాటు చేయాలని నిర్ణయించారు. కాని అప్పటినుంచి ఆ అవరోధాలను తొలగించే ప్రయత్నాలు జరగలేదు.

1950-51లో మనదేశంలో వస్తుత్పత్తి 13 కోట్ల టన్నులు కాగా 1980-81 నాటికి అది 100 కోట్ల టన్నుల వరకు అంటే 8 రెట్లు పెరుగుతుందని అంచనా వేశారు. వస్తుత్పత్తికి 12 రెట్ల వరకు రవాణా సౌకర్యాలుండాలని పరిశ్రమిక దేశాల అనుభవాన్ని బట్టి తెలుస్తుంది. అంటే 1950-51 నాటి రవాణా సౌకర్యాలు, 12 రెట్లు పెరిగితే కాదు వస్తుత్పత్తికి సరిమాటే రవాణా సౌకర్యాలు ఉండవలసి తెలుస్తుంది. దీనినిబట్టి రవాణాశాఖకు ఎంతగట్టి ప్రయత్నాలు జరుగవలసిన అవసరమోపచు.

రవాణా మార్గాలు ఎన్నో వున్నాయి. వది సుళువుగా, చౌకగా కొద్ది వ్యవధిలో ఎక్కువ లాభదాయకంగా వుంటుందో దానినే ప్రోత్సహించాలి. మూడవ ప్రణాళికలో 34.2 కోట్ల టన్నులు రవాణా చేయవలసి వస్తుందనియు,

ఇందుకుగాను 25.5 కోట్లు రైల్వేలకు కేటాయించి మిగతా 8.7 కోట్లు రోడ్డు కాలనల ద్వారా జరుగవలసి వుంటుందని నిర్ణయించారు. ప్రణాళిక ప్రారంభంలో రోడ్డు కాలనల రవాణా కేపాసిటీ 2 టన్నులు మాత్రమే అంటే ప్రణాళికాలంతానికి ఇది 4 రెట్లు పెరిగవలసి వస్తుంది కనుక దురదృష్టవశాత్తూ వస్తుంది.

రోడ్డు కాలనల రవాణా ఇంతగా అభివృద్ధి జరగాలెనంటే సర్వరచర్యలు తీసికొనవలసిన అవసరం ఎంతైనా వుంది. ఇందులో ప్రధమంగా ఇప్పుడు అమలులోవున్న 300 మైళ్ళ పరిమితిని సడలించాలి. నిజానికి బండ్లు వెళ్ళే మార్గాన్ని పరిమితం చేయడానికి పార్లమెంటు తీర్మానించింది. గవర్నమెంటు యెగ్జిక్యూటివ్ రూల్స్ లో 300 మైళ్ళ పరిమితి విధించి అమలు జరుపుతూ వున్నది. ఈ అవరోధాన్ని పెంటనే తొలగించాలి. వైగా రోడ్డు రవాణా పరిశ్రమలను గవర్నమెంటుకు మూడవ ప్రణాళికా కాలంలో 800 కోట్ల ఆదాయం వస్తుంది. ఇది రోడ్డు శాఖకు వెన్నుపట్టిగా తీయగా నికరాదాయము కాని రోడ్ల అభివృద్ధికి కేటాయించింది. 800 కోట్లు మాత్రమే. నాగపూరు రోడ్డు కాంగ్రెసు నిర్ణయాల ప్రకారం చూచినా, ఈ ప్రణాళికా సమయంలో 890 కోట్లు కేటాయించవలెను. ఈ మొత్తానికి కేటాయించునూ

హెచ్చించడం చాలా అవసరం. కొత్త వంతెనలుగాని, పున్న వంతెనలు బాగుపరచాలి నని హైవేసులమీద ఎన్నో పున్నాయి. ఇందుకు వెంటనే చర్యలు తీసికోవాలి.

రవాణావసరాలనుబట్టి 1965-66 నాటికి 60,000 ల కమర్షియలు ట్రక్కుల ఉత్పత్తి మన గమ్యంగా పెట్టుకున్నాం. ఇది కనీసపు పరిమితిగా ఎంచుకోవాలి. ఇంతకుమించి ట్రక్కుల ఉత్పత్తి జరిగితేనేగాని, అవసరాలకు పరిమాణ లేము. ఉత్పత్తి వెంటనే పెంచాలి.

పన్నుల విషయంలోను ఇట్లాగేవుంది. ఒక ట్రక్కు ఖరీదులో సగంవంతు, దిగుమతి సుంకాలు, ఎక్సయిజు, పన్నులు, సేలుటాక్సులు రూపంలో వుంటుంది. ఇదిగాక, సరుకు మీద ఒక టన్నుకు మైలు, ఒకటికి 5 నయాపైసలవంతున పన్ను చెల్లించాలి న్నది. ఇదే రైల్వేలు 8 1/2 నయాపైసలు చెల్లించుతూ వుంటాయి. అంటే రైల్వేకంటే 1 1/2 రెట్లు అధిక పన్ను లారీలు చెల్లించుతున్నవి అన్నమాట.

ఇన్నివిధాల అవరోధాలు పున్నప్పటికిని, గత 10 ఏండ్లలో రోడ్డు రవాణా పరిశ్రమ 3 రెట్లు పెరిగింది. ఉచితమైన ప్రోత్సాహ మిచ్చినవో ఇంకా ఎంతో అభివృద్ధి అయివుండేది. ఇప్పటికైనా ఈ అవరోధాలు తొలగించాలి.

కాలువ రవాణా విషయంలో గూడ అనుచితమైన ఆశ్చర్య ఎంతో జరిగింది. మనకు 3700 మైళ్ళ పొడవున కాలవరవాణా సౌకర్యా

లున్నవి. ఇందులో 1500 మైళ్ళు ఆవిరియంత్రపు పడవలు వెళ్ళవచ్చును. 1200 మైళ్ళు పెద్దనాటు పడవలున్న 3000 మైళ్ళు చిన్న పడవలున్న పోవచ్చును. ఈ సదుపాయాలనువినియోగించితే కొద్దిపెట్టుబడితో ఎన్నోరెట్లు అధిక రవాణా సౌకర్యాలను పొందవచ్చును.

దేశ సంరక్షణార్థము దీక్షగొనుడు.

రచన : కె.వి.యమ్.డి. శ్రీనివాసరావు.

పంచశీలను పరగంగ బాసజేసి
స్నేహము నటించి ద్రోహముఁ జేసినాడు-
చా; మన "లభలు" "నీహ" ల చై నవారి
సాయుధమరాక్రమణ నేడు సాగుచుండె.
అధిగమించిరి "శీలా" ను ఆక్రమించి
చాలహాస్యాస్పదంబిపుడు సంధిమాట;
సహనమింకేల నీలోన సాహసింది
నెట్టికొట్టుము చీనీయు నెట్టులైన.
మదినిమీలోని భేదాలు మరచిపోయి
భారతీయులు యొక్కై బాధ్యతెరిగి
దేశసంరక్షణార్థము దీక్షగొనుడు
మహినిపేరు ప్రఖ్యాతులు మనకుకలుగు.
రక్షగొనినిల్వ, పత్రాలు, రక్షణనిధి
పసిడి పత్రాలు, సాయుధ బలముచేరి
శక్తికొలదిని ప్రభుతకు సాయపడగ
వేచియున్నది మీవంతు వేగరండు.
భారత సరిహద్దులు భారమూని
శత్రుసేనల నెదిరించి, సాహసముగ
ఆత్మబలి దాన మిచ్చిన అన్నలార!
అంజలి ఘటించు నేంక అమరుల ర!

ఒక్కటై యుక్కడంపుడు !

రచన : విరాట్ వి. ఎ.

పాడుగు దేశవాని పొరపడ్డవాడయి భరతదేశవాసు లరయునట్టి
యందుగుపొరుగులన్న యిరిగిళ్ల హీనుడై కరకు బుద్ధి నరకు లాట కురికె. 1

ధర్మము విడి స్నేహ మది దల్పక దల్పడె పోరు సల్పగా
విర్మల బుద్ధితోడ మన నేస్తము గోరని 'చైన' వారలే
మర్మమునైన యుద్ధ విధి మారణయంత్ర నియంత్రణమునకా
ధర్మ విరుద్ధ గాములయి నాకుల బాగులు తీరిసాగుచున్. 2

తలపరు బుద్ధదేవు పద ధర్మము నైన మనంబులోపలకా
విలపరు స్నేహ చింతనను నీతి నియంత్రణ స్వార్థ గాములై
తలపడి పోరుచేసి తమ తప్పిదమంతయు గప్పి మోసమే
నలిపిరి స్నేహ లోభ చరితార్థులు చీనియులెంత దోహదులో 3

జేల వర్తన సహా చక్ర శాసనమున నిఖిల జనకోటి నిలబడె నియతకొఱకు
అట్టి జన సూత్ర సమతంత్ర మట్టు బెట్ట చీనియుల్ దోహదచింతన చేసినారు. 4

ధర్మ విరుద్ధగామి యగు దానపు డెట్టుల మానవుండగున్
మర్మ మెరింగి మాటలను మంచిని పొంచి హరింపవచ్చుగా
విర్మల బుద్ధిహీనలతో నీతి ప్రబోధము లెన్ని చెప్పినకా
అర్మిలి యుద్ధమే కద జయంబును గాంచగ సాధకంబగున్ 5

తప్పిదమంత వారిదగు లేప్పుడు యుద్ధమునందు గెల్పు యీ
చొప్పెర భారతీయులకు జూడ పరీక్షిగ నొప్పు నప్పటకా
చిప్పిలు ధైర్య సాహసము చీనియు సేనల చించి చెండగా
వొప్పును దేశరక్షణ నియంత్రణ మొక్కటె ధర్మమాటచే 6

భండన భీములై ప్రజలి భారతమాత ఋణంబు దీర్చగా
జండి మనంబుతోడ రణ దర్పము చూపుచు శత్రుసేనలకా
చెండి పరాక్రమింపగను చేరగె సైన్యములోన శక్తిమై
గొండు జయంబు శాశ్వతము గూడదు వేడగ సంధిమాటలకా 7

భవకనక వస్తువాహనాలో దాచుకొనుచు పరులదాస్యంబు సేయ పాల్పడకుడయ్య
మృత్యుసాక్షుల దేశ రక్షణము కొరకు త్యాగ మొనరించి సాధింపుడయ్య జయము 8

వర్గ మత యుద్ధ భేదముల్ వదలిపెట్టి దేశ రక్షణ దీక్షినే వెలసి వెలసి
ఒక్కటై యుక్కడంపుడు, మీ ప్రక్కవాని దోపిడిగాని పై నీయు దుష్టమతిని. 9

సంక్షిప్తపాఠం

చైనా దురాక్రమణను ప్రతిఘటించుటకు ప్రధాని పిలుపునందుకొని, ఈ రోజుననే కృష్ణా జిల్లా లారీ ఓనర్లు అసోసియేషను తరపున జాతీయ రక్షణ నిధికి మొదటిదఫాగా రు 1,116 వసూలుచేసి స్టేటు బ్యాంకు ఆఫ్ ఇండియా, విజయవాడ ద్వారా పంపినాము. మా పిలుపు నందుకొని రక్షణ నిధికి విరాళములిచ్చిన లారీ యజమానులందరికీ, లారీఓనర్లు అసోసియేషను తరపున ధన్యవాదము లర్పించుచున్నాము.

విరాళములు పంపగోరు లారీ యజమానులందరు, సెక్రటరీ, లారీఓనర్లు అసోసియేషను, విజయవాడకు పంపినయెడల సదరు మొత్తము లను వెంటనే రక్షణనిధికి పంపగలమని తెలియ చేయుచున్నాము మీగు పంపిన మొత్తములకు మీ పేరుతో రశీదు పంపగలము. విరివిగా విరాళములనిచ్చి మాతృదేశ రక్షణకు శోధపడగల రని ఆశిస్తున్నాము.

పి. కేశవరావు,

కృష్ణాజిల్లా లారి ఓనర్లు అసోసియేషను
సెక్రటరీ

అతి చవక రవాణా

మాస్కో, అటోబసు 31 - సోవియట్ విమానాలలో ప్రయాణపు ఛార్జీలు చాలాపు రైలు ఛార్జీల స్థాయికి తగ్గిపోయాయి. 1962 అటోబసు విమాన ప్రయాణపు ఛార్జీలు మళ్ళీ తగ్గించబడ్డాయి. సోవియట్ దేశంలో 12 విమాన మార్గాలలో టిక్కెట్లు తగ్గించబడ్డాయి. 30 కి.లో గ్రాముల బరువుగల సామాను ఉచితంగా తీసుకు వెళ్ళవచ్చును.

జాతీయ రక్షణ నిధి

(తెలియపర్చిన సమాచారం)

1. విజయవాడనుండి కృష్ణాజిల్లా లారీ ఓనర్లు అసోసియేషన్ వారు. 116 రూపాయలు జాతీయ రక్షణ నిధికి జమ కట్టారు.

2. విజయవాడ ఆర్. జి. ఓ. ఆఫీసు సిబ్బంది రు 96-00 రక్షణ నిధికి పంపించారు.

3. విజయవాడలో శ్రీ బండి సెలక్షన్ అనే టాక్సీ డ్రైవింగరు రక్షణ నిధికి రు 21-00 జమ కట్టారు.

Cars & Trucks

TO

Buy or Sell

NO NEED

GOING ROUND

... and ROUND ...

... and ROUND.

CONTACT:

N. Vasudeva Rao

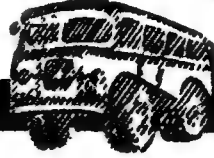
PHONE No. 1144-

MUSEUM ROAD,

VIJAYAWADA-2.

కారుషయాణం కళమజ్జీ

సిరియం



సమల

(గతసంచిక తరువాయి)

అర్ధరాత్రివేళ గుర్తు తెలియక తన గుట్ట ముచుకొని ధర్మశాలవద్ద ఆమె శ్రీకాంతుని గుట్టము నధిరోహించినదాయెను. ఆ వాసువము ఆమె అదలించిన అదలింపునకు తన విధి ప్రకారము పుత్రహించి పురుకు లెత్త ఆరంభించెను. ఆ గుట్టపు పరుగునకు ఆమె వివరమై చేతున్న కళ్ళెములు సడలిపోవ, నా వాయము మరింత వేగముతో సాగిసాగి ముందువకేగి తన రాజధానియగు మరుద్వతీ పట్టణమువైపు పర్వెత్తి పోయెను. తెల్లవారుసరికి ఆయమ నొక వృక్ష సమీపమున పడియున్నదాయెను. పర్వెత్తు గుట్టమునుండి క్రిందపడినదగుటచే ప్రాణము దిమ్మెర పోయినట్లయ్యెను.

మరుద్వతీ రాజకుమారుడు తన అలవాటు చెప్పిన ప్రాతఃకాలముననే గుట్టపుశాలకేగి తన గుట్టము నధిరోహింపబోవ శ్రీకాంతుని గుట్టపు బాడ లచట గాంచి, కలత పడినవాడై శ్రీకాంతుడు తిరిగి వచ్చినట్లు భావించి అతని గృహంబున కేగెను. అచట శ్రీకాంతుడు లేక పోవుటను రాకపోవుటను తెలిసికొని చాల కడవు

విచారింపసాగెను. ఆతడుపరి ఆతడు శ్రీకాంతుని గృహంబు నానియున్న పూతోటయందు సాగి పోవునడ ఒకచో అతనికి ఒక స్త్రీ పడియుండుట కానవచ్చెను. అంత నాతడు అటకేగి చూడ, ఆయమ ఎత్తునుండి క్రిందకీడ్చబడినట్లు గ్రహించి రక్త సిక్తమైనఆమె దేహంబు డస్సియుండుట చూచి ఆమె మరణించి యుండనోపుననిభావిపడి దగ్గరకేగి చేతి నాడిని పరీక్షించ బోయెను. అప్పుడాతని కామ ప్రాణము కోల్పోవలేదన్న విషయము నిర్ధారణయై, అపదయందున్న స్త్రీని రక్షింప తన ధర్మమని, చేతులపై నామె నెత్తి ఆ సమీపముందున్న విహార మందిరము నందు వుంచి పరిచర్యలకు పరిజనంబును ప్రాణదాన మిడుటకు వైద్యుని పిలిపించి నియోగించెను. రాజకుమారుని పంపున వారును అతి శ్రద్ధాభక్తులతో ఆమెను చూడసాగె. అట్లామె కొంత కాలము చికిత్సపొంది బాధలనుండి వేడ దీరి తిరిగి ప్రాణము కొన్నట్లై తన పునికి తన గృహాంగణము కాదని గ్రహించినదై అచట జేరియున్న సభజనంబు నుద్దేశించి “ఓ యవ్వకు లారా! నన్నేల యివటకు. ఎవ్వరు కొనితెచ్చిరి

గుట్టముపై నధిరోహించి నా భుందిరము పయన అశ్వముల కావలివాడు మా పోకడ్లను గుర్తించి నించు నే నెందులకిట్లు అపహరించి తేబడితిని? వెంటబడించుచుండెను. - మే మట్లు సాగి సాగి అని దేవదేవ ప్రశ్నించుచుండ వారును విస్మయమునకు జనుచున్నంత వాడునూ వెంటబడించు యులై యావార్త రాజకుమారుని కెరింగించి. చుండెను. కాశ మేము ధైర్యము సడలిన అంత రాజకుమారుడు ఆమె నరికే ఆమెను వాళ్ళమై చేరువంగల దేవాలయంబున దాగి అపత్తునుండి కాపాడు తల్లింపుతో నట చేచ్చి కొనబోయి ధైవ దర్శనమునకన్నట్లు నటించి నట్లు నుడువ నామె నాతనికి సాదరముగ నను తిమి వాడును బహుబలిష్ఠు డగుటచేతను చతు స్కరించి కృతజ్ఞత తెలియ చేసెను. మనోజ్ఞ రుడగుటచేతను మా వెంట దేవళంబు ప్రవే మైన ఆమె హృదయసౌందర్యమునకు రాజకు శించి నిర్జనంబగు నచ్చోట నా చెలికత్తెను మారుడెంతయో ముగ్ధుడాయెను. ఆమె మరి బాధించి నన్ను బలవంతముగ పెండ్లి యాడు కొంతకాలము తన రాజ్యమందుండి పూర్తిగా మని నిర్బంధింపసాగెను. అంత నేను నా చెలి అలోగ్యము కల్గినవెనుక వెళ్ళవచ్చువని రాజ కత్తె బాధ చూడలేక ఆ మూఢుని జయింప కుమారుడు చెప్పచూ ఆమె తల్లిదండ్రులకు నుపాయంబె సాధనంబనియెంచి నాతనితో నిట్లం ఆమె తన వృత్తాంతము ఎరుక పరచెననని టిని. "ఓయీ! నా చెలికత్తెను కట్టు విడిపించి నా ఆమె తల్లిదండ్రులనుగూర్చి ప్రశ్నించెను. అంత దేశమున కంపుము. ఆ పైన నీవు నాతో మరే ఆమె గట్టిగా నిట్టూర్చి తన దీన చరిత్ర నిట్లు దేశమైనను రాదలచితివే నీ పెండ్లి విషయమా చెప్పదొడంగెను." అన వాడు నట్లే అని మంజరిని

రాజా! నేను ఒకానొక రాజకుమారిత్వనే కట్టతో సహా తా నధిరోహించి వచ్చిన గుట్టముపై న బిగించి మా దేశపు దిశగా తరిమి కాని నా దురదృష్టమువలన తల్లిదండ్రుల పోష వేసి తాను నన్ను బలవంతము చేయసాగెను. లలో వుండు భాగ్యము లేకపోయినది. దాదుల నా పని పులిసోట జిక్కిన జింకచందము కాగా పోవణలో దుశ్చింత గల మంత్రి అమపాజ్ఞలలో దిక్కులేక నాతనితో కదలి ముందునకు సాగు వుండి పెరిగినదాన నైతిని. నా యుక్తకాల నెపంబున దేశదేశంబులు తిరుగుచూ ఒకా మందు మంత్రి నన్ను తన కుమారునికిచ్చి నొక రోజున యీ సమీపమండలి శాస్త్రు వివాహముచేయ తల పెట్టెను. నేను ఆ అపక భాగంబులకుజేరి ఒక ధర్మశాలలో బసచేసి నుండి తప్పించుకొన నెంచి నా సఖియ యగు నాము. ఆ నాకు ఎవరో ఒక మగచిన్నవాడు మంజరిని సాయముగా తీసికొని పురము వెడలి ఆ ధర్మశాలలో నిదురింపవచ్చి, తన గుట్టమును వపవిహార నెపంబున పశ్చిమ దిశగా సాగి పూల అచట నిలిపినాడు. నా వెంట వచ్చినవాడు భుందిరములువాటి అశ్వశాలలోగల ఇవనాశ్వ మదిర పానాస క్తుడగుటచే నాతని ఏమరించి ఆ ముల రెంటిని దీసి పారిపోవుచుంటిమి. అట్టియెడ

రాత్రి కొత్తగావచ్చిన గుట్టము నధిరోహించి మెల్లగా పాడి దాని వదిలింప ఆ గుర్రము మెరుపు తీవర కదలి నా యర్ధరాత్రి చీకటిలో నన్నే దిక్కువకో అతిరయమున తీసుకొని పోయినది. తే వట్లాతని బెడదవదిలించుకొని అశ్వముపై మడుచుట మాత్ర మెరుంగుదునే కాని తర్వాత ఏమి జరిగినది తెలియదు. ఆ హయము తమగెత్తువడికి నా కెంతయో స్మృతి దప్పిపోయి పోయినది." అని కిన్నీరు మున్నీరుగా ఏడ్చు నా తెలియుంగాంచి రాజకుమారుడు కరుణాంత రంగుడై ఆమెను ఊరడింపు వాక్యములచే ఆనందించుచు ఆమె యిచ్చవచ్చినన్నాభ్యు తేవ రాజ్యమందుండవచ్చునని భయపడ నవస రములేదనిపలికి ఆమెకుప్రమోదముచేకూర్చెను.

ఘోరారణ్యమున చిక్కిన శ్రీకాంతుడు బయటపడి పట్టణపు ప్రాంతముల జేరగలనన్న తే పడలినవాడాయెను. ఎటు చూచినను పర్వత మయమై ఎత్తైన చెట్లతోను, ముండ్లపొదలతోను, లోయలతోను, నదులతోను చీకట్లు చిమ్ముచు ప్రతిప్రాణిని అల్లాడించెడి గంభీరత ప్రదర్శించునా అరణ్య ప్రాంతరిబుగాంచి దారి తెలియక ముందువకు సాగు వీలు లేక కింక ర్తవ్యతా మూఢుడై ఆకసమువంక జూడసాగెను.

కొంత తడవట్లున్న వెనుక నాతనికి డప్పుల మోత బహుదూరమున వివబడసాగెను. శ్రీకాంతు డా ధ్వని విని వేటకాండు, వేటకై జంతువులను కదిలించుటకు చేయు చప్పుడని

గ్రహించి తా నా ఘోరారణ్యమును దాటి వెళ్ళు నుపాయము నాలోచించుచుండెను.

ఇంతలో నాతని కాళ్ళకొక సర్పము మెలికెలు చుట్టుకొని బోవుచుండెను. మెలకు వగ శ్రీకాంతు డా సర్పమును తప్పించుకొనుచు కదలి నడుచుచున్న నా సర్పము నాతని హుటా హుటి వెంబడింపగా తన మొల బాకుతో దాని నదలించుచు పోవుచుండెను.

(సకేవం)

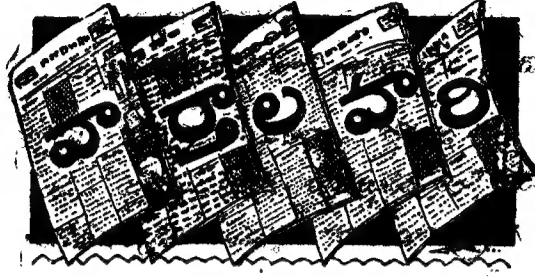
నో టీ ను

ఇందుమూలముగా అందరకు తెలియజేయు నది ఏమనగా మా తండ్రిగారయిన గడ్డమణుగు కొండూరు కాపురస్తులు కొండూరు వెంకట స్వారావు మతి చంచలించి యున్నారు. ఇది అడనుగాదీసుకొని పోనోట్లు, దస్తావేజులు వగైరా అన్యాయకాంతములు ఏమయిన జరిపిన యెడల అవి నన్ను యే విధముగాను బైందు చేయవనీ యిందు ములముగా తెలియచేయడ మైనది.

గడ్డమణుగుకొండూరు }
18-11-62

ఇట్లు
కుమారుడు

కొండూరు వెంకట సత్యగోపాలకృష్ణ
కోగేశ్వరరావు



హైదరాబాద్ కార్పొరేషను ఆర్. టి. సి. అధికారులను కలుసుకొని స్థానిక సంస్థలలో పని చేసే ఉద్యోగులకు బస్సు ప్యాసులను ఇప్పించే ఏర్పాటు చేయాలని కోరారు.

* * *

చైనా దురాక్రమణపట్ల నిరసన తెలుపుతూ దేశ పరిరక్షణను కాపాడేందుకూ, ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్ రవాణా కార్పొరేషన్ వాడుక జాతీయ రక్షణ నిధికి ఒక లక్ష రూపాయలు నిబ్బంది రు 48 వేలు విరాళం ఇచ్చారు.

* * *

భారీ యుద్ధ నౌకలను బాంబాయిలోని మజగాడాక్ వద్ద నిర్మించేందుకు ఒక పథకాన్ని భారత ప్రభుత్వం ఆమోదం ఇచ్చింది. మొట్టమొదటి యుద్ధనౌక ఎప్పుడు పూర్తి అవుతుందో చెప్పజాలమని ఉపరక్షణ మంత్రి అన్నారు. దేశంలోని అత్యవసర పరిస్థితిదృష్ట్యా త్వరితగతిన పథకం పూర్తి చేయ విదేశీ ద్రవ్య సహాయాన్ని గూర్చి పరిశీలిస్తున్నామని రక్షణ పరికరాల ఉత్పత్తి మంత్రి శ్రీ కె. రఘురామయ్య అన్నారు.

* * *

మన దేశంలో వాచర్లు లేని రైల్వే స్టేషన్లు 19000 కంటే ఎక్కువ అందులో 1200 మాత్రమే వాచర్లు యేర్పాటు అవసరమని నిర్ణయించబడినది రైల్వేల ఉపమంత్రి యు. పి. లోక సభలో తెలియజేశారు. ఈ ఏర్పాట్ల ఖర్చులో సగం రాష్ట్రాలు భరించవలసిందిగా కోరగా సమ్మతిని తెలియ బరుస్తూ యిప్పటి వరకు ఒక మధ్యప్రదేశ్ ప్రభుత్వం మాత్రం లేఖ వ్రాసిందని అన్నారు.

* * *

మద్రాస్ మీదుగా వడచే వైకాంట్ విమాన సర్వీసు నవంబర్ 20 నుండి తాత్కాలికంగా రద్దుచేసి తిరిగి 23 నవంబరునుంచి పునరుద్ధరించబడినట్లు ఇండియన్ ఎయిర్ లైన్స్ కార్పొరేషను ప్రకటించింది.

* * *

కలకత్తాలో కేంద్రవాణిజ్య నౌకల మంత్రి శ్రీ రాజబహదూర్ రోడ్డు రవాణా కేంద్ర సంస్థ ప్రారంభోత్సవ సందర్భంగా పంపిన సందేశంలో రోడ్డు రవాణాభివృద్ధికి పరిశ్రమకు సంబంధించిన అన్ని వర్గాలను సమైక్యపరచటం ఆత్రు సరమన్నాడు. దేశపు ఆర్థికరంగంలో రోడ్డు రవాణాపాత్ర ముఖ్యమైనది. మోటారుకార్ల విడిభాగాల ఉత్పత్తిదారులకు కూడా యీ పరిశ్రమతో సంబంధం వున్నట్టేనని విశదపరచాడు.

* * *

గ్రాము : 'పార్కిల్'



ఫోను : 2378 పి. పి.

శ్రీ వెంకటేశ్వర త్రాన్సుపోర్టు

(రిజిస్టర్డ్)

గూడ్స్ ఆండ్ పార్కిల్ సర్వీస్

హెడ్ క్వార్టర్స్ : గోపాలరెడ్డి రోడ్డు, విజయవాడ-2.

గ్రామాలు : తారాపేట, విజయవాడ-1. ఫోన్ : పి. పి. 847.

గాంధీనగరం, విజయవాడ-3.

16/1, 4-మెయిన్ రోడ్డు, న్యూతర్ల పేట, బెంగళూరు-2.

93, వరదముత్తి అప్పన్ వీధి, మద్రాస్-1.

అత్తితోట, అగ్రహారం వీధి, నెల్లూరు.

పట్నంబజారు, గుంటూరు.

రాప్రసతి రోడ్డు, సికింద్రాబాద్.

మత్తూర్ గంజ్, సిద్దింబజూర్, మశీదువద్ద, హైదరాబాద్. ఫోను : 4485

5-4-304, జమరాత్ బజార్, నిజామాబాద్.

ఆంధ్రా గ్యాంకు రోడ్డు, పవరుపేట, ఏలూరు.

ఓల్డు బస్ స్టాండు, మచిలీపట్నం.

చిత్తూరు, తిరుపతి, కావలి, ఒంగోలు, గుడివాడ పట్టణములందు ఏజన్సీలు కేవలసినవారు
వై అడ్రసుకు వ్రాసి వివరములు తెలుసుకోవచ్చును.

హైదరాబాద్-విజయవాడ-మద్రాస్-బెంగళూరులమధ్య డైలీ పార్కిల్ సర్వీసు నడుపబడుచున్నది.

ఫోను : 1259

గ్రాము : ప్రెసిడెన్

దు ర్గా డీ సెల్ హాన్

(రి డి.ప్రెస్)

ఆధ్వర్య మైకో - గామ్ సర్వీస్ ఏజెంటు

నో పా ల రెడ్డి రోడ్, విజయవాడ-2.

డీసెల్ ఇంజను పంపులు, షవర్ టెస్టింగ్ పాతనాకట్టు, రీకండిషనింగ్ అనుభవంల

పనివారిచే ఆటోమొబైల్ ఇంజనీరు పర్యవేక్షణక్రింద నడుపబడుచున్న సంస్థ.

మైకో - గామ్ ఎ లి మెం టుస్, నా జిల్లు వ గై రా మా వద్ద ల భిం చు ను.

శ్రీ విజయ మోటారు ట్రయినింగు స్కూలు

పోస్టాఫీసు రోడ్డు - కొత్తపేట

గుంటూరు - 1

1963 జనవరి నుండి ప్రారంభము

ఆటో మొబైలు, ఇంజనీరింగు కోర్సు

ప్రాక్టికల్స్ తో సహా 12 నెలలో నేర్పబడును



వివరములకు 15 న.వై.లు స్టాంపులు పంపవలెను.